



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2021

Karl Olsen
En markant og
utadrettet vegdirektør

AV ANE CECILIE RØED



Maleriet av Karl Olsen, vegdirektør fra 1962 til 1980, er laget av Jan Thomas Njerve og henger i Vegdirektoratets auditorium.

Karl Olsen

En markant og utadrettet vegdirektør

AV ANE CECILIE RØED

Karl Olsen var en markant leder av Statens vegvesen fra 1962 til 1980. Han var ærgjerrig – allerede 37 år gammel søkte han stillingen, uten å nå opp. Gjennom sentrale verv i NIF, kontakt med entreprenører og studier i USA, forberedte han seg de neste 14 årene på hvordan han ville utøve rollen dersom han ble vegdirektør. Da han tiltrådte i 1962, valgte han å legge vekt på eksterne relasjoner, i motsetning til sin forgjenger. Mange vil forbinde hans navn med Norsk Vegplan I og II, forløperen til Norsk Transportplan, som skulle løfte vegpolitikken fra politikernes lokale interesser til strategiske nasjonale behov. I hvilken grad han lyktes har vært gjenstand for diskusjon. Planleggingen ble bedre, men er fortsatt et politisert spørsmål preget av distriktpolitiske hensyn. Det var i Karl Olsens tid som vegdirektør at vegarbeiderne ble fast tilsatte i Statens vegvesen.

Karl Olsen var født 27. desember 1910 i Farsund, som sønn av byggmester Reinert Emanuel Olsen og Justine Christiansen.¹ Han var eldst, og hadde en yngre bror og søster. Et fjerde barn døde da spanskesyken herjet i Norge mellom 1918 og 1920.² Faren døde da Karl Olsen var 10 år. Hans mor døde 88 år gammel i 1974. I ungdomsårene var han speider. Som 17-åring ble han medlem av Ørnepatruljen i 1. Farsund tropp. Året etter har han blitt delingsfører, for så å bli troppsassistent i 1930, samme år som han ble student.³ Dette kan ha vært hans siste år som aktiv speider, siden videre studier førte ham til Trondheim, hvor han tok eksamen ved NTH i 1934. Han hadde tidlig vist gode anlegg for boklig lærdom. På grunn av farens tid-

Ane Cecilie Røed (født 1949) er cand. polit. pedagogikk. Hun arbeidet i Vegdirektoratet fra 1996-2017.



lige død, var det morfaren, som drev skobutikk med flere ansatte i Farsund, som betalte for studiene hans.⁴

NÆR FAMILIE

27 år gammel giftet Karl Olsen seg med den fem år yngre Anne Marie (Lillemor) Johanssen fra Trondheim. De hadde møtt hverandre gjennom en av hennes eldre brødre, da hun var 16 år. Karl Olsen



Karl Olsen hadde mørkt hår som ung. Her sammen med sin kone Lillemor, trolig en gang før 1940. (Foto utlånt av Marianne og Vibeke Riddervold)

hadde fort blitt klar over at det var henne han ville ha. Og slik gikk det.⁵ Ekteskapet ble inngått 30. desember 1937 i Trondheim domkirke. Brudgommen var på denne tiden bosatt i Oslo, og har oppgitt Bjerregårds gate 56 som adresse. Bruden var hjemmehørende i Trondheim med adresse Bergsligaten 11, og har oppgitt ekspeditrise som yrke.⁶

Lillemor Johanssen var datter av

fiskegrossisten Martin Johanssen og Carola, født Sundet, og hadde fire søsken. Også hennes far hadde dødd på et tidlig tidspunkt, da datteren var 12 år.⁷

Vi vet ikke hva hovedforsørgerens dødsfall betydde for familiens økonomi, men det er på det rene at moren to år etter mannens død etablerte en garn- og trikotasjebutikk i Trondheim ved navn «Carola», og at hun drev den så sent som i 1946.⁸

At de begge hadde mistet faren mens de var barn, kan ha bidratt til større forståelse for hverandres sorg og savn i oppveksten.

I boken «Studentene fra 1930» står Karl Olsen oppført med to døtre,

Lillemor Olsen med de to døtrene Kari og Anne-Marie. Trolig på slutten av 1940-tallet. (Foto Fred Monclair, Rådhusfoto. Utlånt av Marianne og Vibeke Riddervold)



Lillemor og Karl Olsen nyter sommeren sammen med en av døtrene i 1957. (Foto utlånt av Marianne og Vibeke Riddervold.)



Anne-Marie og Kari, født i henholdsvis 1943 og 1945.⁹ Datteren Anne-Marie var utdannet mikrobiolog, og giftet seg i 1967 med Jørgen Lorentzen-Styr. I 1975 adopterte de datteren Benedicte, som var født i Kerala, India. Da hun kom til Norge juleaften samme år var hun nesten tre måneder gammel, og Karl og Lillemor Olsen hadde vært med foreldrene til Amsterdam for å hente det nye familiemedlemmet.¹⁰ Anne-Marie Lorentzen-Styr var avdelingsingeniør ved Forsvarets mikrobiologiske laboratorium på Lovisenberg i Oslo.¹¹

Den yngste datteren, Kari, utdannet seg til farmasøyt. I 1968 giftet hun seg med Hans Fred-

rik Riddervold, og de fikk to døtre, Marianne født i 1974 og Vibeke Christine født i 1978. Fram til barna ble født, arbeidet hun som farmasøyt og bestyrte blant annet Grorud apotek.¹² Da barna var små, falt hun i trappen og ødela ryggen. Senere ble hun feilbehandlet og etter hvert kronisk smertepasient og arbeidsufør.¹³

Begge døtrene til Karl og Lillemor Olsen døde i 2015.

En festkledd familie. Fra venstre Karl Olsen, døtrene Kari og Anne-Marie, og Lillemor Olsen. (Foto utlånt av Marianne og Vibeke Riddervold)





I 1943 arbeidet Karl Olsen som avdelingsingeniør ved Akershus vegkontor. Bildet er tatt ved Jacob Voss sin avskjed i Vegvesenet. Den unge mannen med mørkt hår i annen rekke helt til venstre er Karl Olsen. I første rekke med stakk står vegdirektør Andreas Baalsrud, og til høyre for ham vegsjef Arne Olai Korsbrekke, som etterfulgte Baalsrud som vegdirektør i 1945.

TIDLIG KARRIERE

Før Karl Olsen begynte i Vegdirektoratet som ekstrainingeniør i 1935, hadde han rett etter studiene på NTH, vært assistent der et års tid for professor Anton Brandtzæg.¹⁴

Hans tidlige karriere i Statens vegvesen var preget av vekslende stillinger i Vegdirektoratet og Akershus vegkontor. Stillingen som ekstrainingeniør varte et par år. I 1937-1939 var han assisterende ingeniør i Vegdirektoratet, før han fikk en tilsvarende stilling ved Akershus vegkontor. I 1941 var han tilbake i Vegdirektoratet som avdelingsingeniør, før han etter et års tid gikk tilbake til Akershus vegkontor i en tilsvarende stilling.¹⁵

Karl Olsen viste tidlig interesse og engasjement for hvordan vegene burde bygges. I 1944 fikk han publisert en artikkel om betongens kornsammensetning i

tidsskriftet Meddelelser fra Vegdirektøren.¹⁶

I 1988 intervjuet Kjell Hegdalstrand ham. Her forteller han at da han begynte i Vegvesenet, var etaten inne i en periode uten vegnormaler. Dette stemmer for så vidt, da de eksisterende var fra 1901, og lenge hadde vært så lite tidsmessige at de ikke ble brukt. Selv om det hadde skjedd en stor utvikling på området, skyldtes den manglende revisjonen blant annet at vegdirektør Baalsrud ikke ønsket å binde ingeniørene med for mange forskrifter. Vegene ble bygget med de dimensjoner som i øyeblikket syntes å passe. Spesielt bruingeniørene merket dette, med stadig varierende bredde på bruene.

Som ung, uerfaren og kanskje noe framfusende ingeniør, lanserte Karl Olsen forslag til nye vegnormaler, og

arbeidet med dette mens han var i Vegdirektoratet. Vegdirektør Baalsrud må ha funnet tankene hans interessante. Han innkalte samtlige tekniske fagsjefer til en større konferanse, hvor den unge Karl Olsen fikk legge fram sine forslag, som han ikke fikk gehør for. Alle deltakerne var negative, alt skulle være som det var. Først i 1946 ble Olsens ideer publisert i en større artikkel i Meddelelser fra Veidirektøren. Olsen hadde på dette tidspunkt forlatt Vegvesenet og var kommuneingeniør i Bærum.¹⁷

KRIGEN OG KRIGSOPPGJØRET

Da tyskerne okkuperte Norge i april 1940, arbeidet Karl Olsen, som da var 30 år, i Akershus fylke som bruingeniør. For å hindre tyskeres framrykning ble mange bruene i den okkuperte delen av landet ødelagt av nordmenn i april-dagene. De første krigsukene reparerte Karl Olsen en del av de ødelagte bruene for å få i gang igjen en mest mulig normal samferdsel.¹⁸ Selv om både regjeringen og Administrasjonsrådet la vekt på å holde samfunns-hjulene i gang, og vegene i mest mulig farbar stand, bidro arbeidet til å lette tyskeres troppeforflytning.

I en artikkel om Andreas Baalsrud og hans virke som vegdirektør under okkupasjonen, har jeg tatt opp spørsmålet om Karl Olsen har hatt et horn i siden til Baalsrud, siden han skal ha stått bak utsagnet «Baalsrud befatter vi oss ikke med». Noe som bidro til at Baalsrud fram til ganske nylig har vært tiet i Statens vegvesen. Karl Olsen hadde også en sentral posisjon i NIF da Baalsrud ble ekskludert fra sin egen fagforening, som en del av foreningens krigsoppgjør.

Spørsmålet blir derfor om det var vegdirektør Baalsrud som beordret den unge Karl Olsen til å reparere bruene i april-dagene? Og at det på et senere tidspunkt har gått opp for Olsen at han har bidratt til tyskeres frammarsj?¹⁹

Olsens arbeid med de krigsskadede bruene Berger, Bårlidalen, Ulvesund, Sund og Aarnes i april 1940, er godt dokumentert i form av fotografiene Olsen tok, som er oppbevart på Norsk vegmuseum. Karl Olsen utviklet seg etter hvert til en «ekspert» på krigsskadede bruene, og ble derfor sendt på oppdrag til forskjellige deler av landet. Her planla han og ledet delvis arbeidet med å sette bruene i farbar stand.²⁰ Vi vet at han i slutten av oktober 1942 var på reise i Finnmark. I rapporten til vegdirektør Baalsrud skrev han at Vegvesenet daglig ble satt under press fra tyskerne med ordre om hjelp til transport og utføring av arbeid. Dessuten hadde han sett at de serbiske fangene som arbeidet på vegstrekningen mellom Karasjok og finskegrensen, ble behandlet dårlig. De var bare «skinn og bein».²¹

Under okkupasjonen foregikk det illegalt arbeid i Vegdirektoratet. Regjeringen i London hadde bedt om å få fotografier av de norske bruene. Karl Olsen deltok i avfotograferingen av bruarkivet kvelds- og nattestid, men sier selv at han ikke hadde noen ledende rolle, det var det Johannes Holt som hadde. En annen oppgave han utførte, var å registrere anleggsmaskinparken for Oslo. Oversikten skal ha blitt sendt til London. Videre var han med på å transportere flyktninger. Siden Akershus var grensefylke mot Sverige, var han utstyrt med passersedel, noe som gjorde transporten enklere.

Olsen mener han kom med i det illegale arbeidet 1942/1943.²²

I 1946 forlot han etaten til fordel for Bærum kommune. 16 år senere kom han tilbake til Statens vegvesen, men denne gang som etatens øverste leder.

TILLITSVERV I DEN NORSKE INGENIØRFORENING

Karl Olsen var sterkt engasjert og aktiv i fagforeningsarbeid, og hadde flere tillitsverv i NIF. En sak han var spesielt opptatt av, var lønnsforholdene til ingeniørene i staten. Som vi skal se nedenfor, var lønnen den sterkeste drivkraften til at han sluttet i Vegvesenet. Han var formann i vegingeniøravdelingen i NIF 1945-1946, og medlem av hovedstyret 1945-1949. Samme år som han begynte i Bærum kommune, startet han gruppen for kommunalt ansatte ingeniører, og var utvalgets formann de neste seks årene. Etter frigjøringen var ingeniører blitt en etterspurt yrkesgruppe. I stat og kommune sto lønnsnivået nærmest stille, mens industri og byggebransjen kunne tilby langt høyere lønninger. Dette dannet opptakten til at Ingeniørforeningen i 1947 besluttet å gå inn for kollektive lønnsaksjoner med streik som virkemiddel.²³

Karl Olsen ble president i NIF i 1952, etter at han hadde vært visepresident i de to foregående årene. Behovet, planlegging og utbygging av veger er en faglig oppgave, og ikke et politisk spørsmål, uttalte han som nyutnevnt president. Her er han helt på linje med den første vegdirektøren, Christian Wilhelm Bergh, som mente fagligheten måtte styre vegbyggingen. Trafikkbildet var imidlertid sterkt forandret i løpet av de siste 100

årene. Nå var det helt åpenbart at noe drastisk måtte gjøres. Vegnettet var ikke dimensjonert for den veksten i biltrafikken som nå fant sted. Olsen pekte på noe sentralt i uttalelsen om at en kartlegging av trafikk ville kunne bli et effektivt våpen mot politikerne i deres kamp for lokale vegkrav. Eller sagt på en annen måte: alle de vegkrav som fremmes til beste for en engere krets, uten tanke på satsing på nasjonens hovedvegnett. Som NIF-president var ikke Olsen bundet opp av politikk, han kunne forholde seg til det rasjonelle og det objektive.²⁴ Vi skal ikke se bort fra at Trygve Bratteli kan ha merket seg Olsens uttalelser, siden han flere år senere, etter å ha utnevnt Olsen til vegdirektør, uttalte at nå skal vi sammen få slutt på «min veg-politikk».

Medlemskapet i NIF, og spesielt i Vegingeniørenes avdeling, bidro til at Olsen hadde mange kontakter og fulgte godt med i hva som skjedde i Vegvesenet. Dette var nyttig for ham da han vendte tilbake til etaten i 1962.²⁵

ÅRENE I BÆRUM KOMMUNE

Etter 11 år i Statens vegvesen, begynte Karl Olsen som kommuneingeniør i Bærum. Bjarne Corwin, sjef for asfaltfirmaet Hesselberg og på dette tidspunktet også ordfører fra Høyre i kommunen, hadde oppfordret ham til å søke. En av de viktigste oppgavene Karl Olsen skal ha hatt i Bærum, var å utbedre og legge asfalt på Drammensveien.²⁶ Da dette var en statlig oppgave, er det sannsynlig at hans ansvar, i kraft av hans kompetanse, var av mer uformell karakter. Den sterkeste drivkraften for Olsens jobbskifte skal ha vært lønnen, som ble doblet til kr



Karl Olsen var flere ganger i USA. På bildet, som er tatt i 1952, står han sammen med jernbanedirektør Edvard Heiberg i NSB, tidligere president Herbert Hoover i midten, og Karl Olsen til høyre

12.000 i året. Nesten like mye som vegdirektøren tjente. Kommunen var i sterk vekst og hadde god økonomi, og mange krevende og interessante utfordringer for en ingeniør.

Da Olsen i 1950 ble tildelt Marshallstipend, fikk han permisjon fra kommunen. Marshall-fondet hadde gitt Norge anledning til å sende 4 vegingeniører til USA for 4-5 måneders organisert opplæring ved Bureau of Public Roads. Etter innstilling fra vegdirektør Backer, reiste Karl Olsen. Under studieoppholdet konsentrerte han seg spesielt om den overordnede vegplanleggingen og den nye vitenskapen trafikkteknikk, som på dette tidspunkt var ukjent i Norge. Den nye kunnskapen overbeviste Karl Olsen om at Norge burde bygge veger på samme

måte som USA. Da han kom hjem, holdt han flere foredrag i et forsøk på å påvirke vegmiljøet om de fortreffelige amerikanske vegbyggingsprinsippene. Arne Grotterød, som også hadde studert i USA, delte Olsens overbevisning, men de møtte ikke bare bifall.²⁷ En av dem som delte Olsens og Grotterøds syn, var Ole Didrik Lærum, professor ved NTH. Sammen arrangerte de fra midten av femtiårene kurs i trafikkteknikk. Deltakelsen var meget god, også fra andre skandinaviske land. Ifølge Olsen bidro kursene til en raskere modernisering av planleggingsteknikk.²⁸

Fire år etter studieoppholdet i USA, deltok Karl Olsen på International Road Federation, IRF, sin verdenskongress i Roma, sammen med blant andre direk-



Trygve Lie, Arbeiderpartistatsråd og FNs første generalsekretær, var fylkesmann i Oslo og Akershus 1955-1963. Han gikk aktivt inn for utbygging av vegnettet i Akershus. Bildet er fra oktober 1958.

tøren for Opplysningsrådet for biltrafikken, OBF, og flere ledere fra entreprenørbedrifter og oljeselskaper.²⁹ Studiene i USA og deltakelse på den internasjonale kongressen har utvilsomt gitt Karl Olsen impulser og visjoner om hvordan vegproblemene i hjemlandet kunne løses.

Mens Karl Olsen arbeidet i Bærum, ble han i 1955 formann i NTNFs utvalg for vannrensing. Kjell Baalsrud, for øvrig nevø av Andreas Baalsrud, skriver at valget av Karl Olsen fra tid til annen ble kommentert med spørsmål om hva han kunne bidra med i vannspørsmål, han var jo vegmann. Men det var et godt valg. Olsen var en dyktig administrator som kunne se de store linjene. Dessuten var han godt kjent blant kommunale ingeniører, og omgitt av betydelig prestisje, blant annet som president i NIF. Han hadde også evne til å knytte til seg flinke folk, og lytte til dem. Han prøvde ikke selv å stå fram som fagmann, men stilte

spørsmål og brukte sitt sunne ingeniørskjønn. Saker han trodde på, hadde han en egen evne til å legge fram. På kort tid oppfattet han sakens kjerne og dens løsning, og ville gjerne åpne behandlingen av en slik sak på følgende måte: Dette er et meget komplisert spørsmål. Baalsrud, utvalgets sekretær, og jeg har diskutert det grundig. Vi har kommet fram til at det beste ville være... osv. Dermed kunne diskusjonen bli ganske kort og avgjørelsen grei. Etter at utvalgets arbeid var avsluttet i 1958, ble NIVA opprettet med Karl Olsen som instituttets første styreformann fram til 1962.³⁰

I 1958 ble Karl Olsen utnevnt til teknisk rådmann i Bærum, en stilling han hadde fram til han ble vegdirektør i 1962.³¹ Først på 1960-tallet fikk Olsens tankegods innpass og betydning for Vegvesenets planer, vegbygging og regulering av trafikken. Da ble det lagt nye omfattende planer, basert på transportøkonomiske

analyser.³² Dette hang sammen med flere forhold: Et vegpolitisk klimaskifte hadde inntrådt. Etter at bilrasjoneringen opphørte i 1960, innså Arbeiderpartiet at vegnettet ikke var dimensjonert for den økte bilismen. Partiets vegpolitikk endret seg drastisk. Tidligere hadde den vært mot bilismen. Nå skulle bilen bli allemannseie, og vegnettet måtte bygges ut. I partiets arbeidsprogram for 1961-65 var det klart formulert at den raske veksten i biltrafikken ville kreve særlig stor innsats i vegbyggingen. Bilen var ikke lenger et luksusgode, forbeholdt de få.³³ Dessuten var Trygve Bratteli, som var nestleder i Arbeiderpartiet, blitt samferdselsminister.

KARL OLSEN BLIR VEGDIREKTØR

Da vegdirektørstillingen etter Arne Korsbrekke ble utlyst i 1947, var Karl Olsen, som hadde sluttet i etaten året før, blant søkerne.³⁴ Han var da 37 år, og det tyder på at han tidlig hadde ambisjoner om å bli vegdirektør. Da embetet ble ledig 14 år senere, søkte han på nytt. Trygve Bratteli, som tidligere hadde vært finansminister, ble i april 1960 utnevnt til samferdselsminister i Gerhardsens tredje regjering. En av hans første viktige oppgaver var å finne ny vegdirektør etter Thomas Backer, som fylte 70 år høsten 1962. Før stillingen ble utlyst, hadde departementet tatt initiativ til å gjøre om vegdirektørembetet til en åremålsstilling med samme årslønn som generaldirektøren for Vassdragsvesenet, dvs. kr 54.000. Begrunnelsen var at stillingen var så krevende og byrdefull med tanke på den forestående sterke ekspansjon i Vegvesenet, at den burde være en åremålsstilling.

Alle vegdirektørene hadde siden embetet ble opprettet ved kongelig resolusjon 16. april 1864, vært konstituert i embetet. I en artikkel om den første vegdirektøren, Christian Wilhelm Bergh, har jeg redegjort for hva den lange perioden med konstituering kan skyldes, og at det var i strid med Grunnlovens § 22.³⁵ Hans H. Krag, som etterfulgte Bergh, tok spørsmålet opp med sin statsråd i 1895. Han ønsket at vegdirektøren skulle utnevnes som fast embetsmann, slik som fyrdirektøren, uten å få gehør.³⁶ Det skulle ta i underkant av 100 år før departementet, under Trygve Brattelis ledelse, selv tok initiativ til at vegdirektørembetet ble omgjort til en åremålsstilling.

Vegvesenet hadde flere sterke interne kandidater, blant annet Th. Borchgrevink, som hadde lang erfaring med ledelse av vegbygging i USA. Også direktøren for Administrasjonsavdelingen i Vegdirektoratet, Knut Waarum, hadde forbausende nok søkt. Han var da 67 år. Den sterkeste kandidaten var Olav A.B. Torpp, som på dette tidspunkt var avdelingsdirektør for Vegavdelingen i direktoratet. Han ble av mange ansett som selvskreven til stillingen etter Thomas Backer, men ble isteden utnevnt til åremålsstillingen som teknisk direktør.

Departementet må ha vurdert Karl Olsens kompetanse og personlighet som best egnet, og i mars 1962 ble han utnevnt som vegdirektør for en periode på 6 år. Som nevnt hadde han i 1950-årene studert moderne vegbygging og vegplanlegging i USA. Dette skal ha styrket hans kandidatur. På flere måter framstod han som talsmann for det moderne samfunn som var i rask utvikling. Han hadde



Til åpningen av Veglaboratoriet i mars 1963 var både statsråden og samferdselskomiteen blant de inviterte gjestene. Fra venstre vararepresentant Sonja Ludvigsen, vegsjef Sigurd Glærum, vegsjef Gunnar Slungaard og samferdselsminister Trygve Bratteli.

også en sterk stilling blant sivilingeniørene som tidligere leder av NIF. Dessuten skal han, ifølge Knutsen og Boge, ha hatt nær kontakt med private entreprenører som framsnakket hans kandidatur overfor Samferdselsdepartementet. Karl Olsen var ingen arbeiderpartimann, så utnevnelsen var ikke politisk.³⁷ Bratteli, som selv hadde 7 års folkeskole og ett års framhaldsskole, la sterk vekt på vitenskap og kunnskap som grunnlag for rasjonell politikk.

Historikeren Per Østby diskuterer hvorvidt Karl Olsen følte han hadde fått et «kall» eller misjon etter studieoppholdet i USA. Han konkluderer med at uansett motiv, kom Olsen til å markere seg som en sterk talsmann for faglig oppbygging, og for etableringen av nye ten-

kemåter for utviklingen av samferdsel i Norge.³⁸

EN UTADVENDT VEGDIREKTØR

I presentasjonen av den nye vegdirektøren skriver Norsk vegtidskrift at Karl Olsen overtar ledelsen av Statens vegvesen i en tid da motoralderen og utbygging av landets første motorveg for alvor kommer til Norge. Det største problemet Karl Olsen står overfor er kanskje å fremme en teknisk-økonomisk riktig avgrensning mellom utbyggingsstandard og trafikk for den øvrige delen av vegnettet. Videre heter det at Karl Olsen tidlig innså at vegplanlegging må bygges på faktiske opplysninger om trafikken.³⁹

Da Karl Olsen vendte tilbake til Statens vegvesen i 1962, hadde han vært ute



Vinteren 1968 ble motorvegen mellom Asker-Lier åpnet. Fra venstre vegsjef Svein Arne Nesje, samferdselsminister Håkon Kyllingmark, fylkesmann Olaf Watnebryn og vegdirektør Karl Olsen.

av etaten i 16 år. Mye hadde skjedd i det norske samfunnet og i vegetaten, hvor hånddrift var en tilbakelagt arbeidsmåte og maskindriften var kommet godt i gang, selv om hardmetall-borene og millisekundtennerne enda ikke var tatt i bruk. En annen stor forandring var funksjonsdelingen i fylkene.⁴⁰ Organisasjonen stod overfor store forandringer. Personbilen var ikke lenger rasjonert, og regjeringen hadde en mer offensiv politikk når det gjaldt vegbygging.

I mars 1963 holder Karl Olsen sitt første vegsjefmøte i Vegdirektoratet. Mange saker stod på agendaen. Blant annet klassifisering av fylkesveger og kommunale veger, vegmyndighetene – kompetanse og ansvarsområder – instruks, koordinering og planlegging etter ny veglov, og innstilling til ny veglov. På slutten av møtet uttaler den nye lederen av Statens vegvesen at man under den siste posten eventuelt gjerne så at vegsjefene

kom med frimodige ytringer. Selv kunne han tenke seg å høre hvordan de likte framgangsmåten som var benyttet: innsendelse av spørsmål på forhånd for å gi administrasjonen anledning til en grundigere behandling før de besvares.⁴¹

Som mennesketype var Karl Olsen atskillig mer utadvendt enn den mer tilbaketrukne Thomas Backer. I motsetning til sine forgjengere, var Karl Olsen bevisst på å være synlig i media. Gjennom jobben i Bærum kommune, tillitsverv i NIF og kontakten med private entreprenører, hadde han et omfattende nettverk, og så det som en av sine oppgaver å være utadrettet.

Han avtalte derfor med sin nestleder, Knut Waarum og senere Olav Torpp, at det var deres oppgave å ta seg av den interne ledelsen, så skulle han konsentrere seg om den eksterne kontakten, men selvfølgelig i et samarbeid.⁴² På denne måten ga han vegdirektørstillingen nytt



Karl Olsen var noe tvilende til nytten av Samarbeidsutvalget, og ble overrasket da han fikk Samarbeidsprisen i 1974. Egil Halvorsen fra Sentralrådet stod for overrekkelsen (Foto: Jan Dahl NTB)

innhold, da han så på seg selv som talsmann for etaten, ikke bare på kurs og konferanser, men også i stor grad som foredragsholder og i media. Og hvem av dagens eldste generasjon husker ikke det populære radioprogrammet «Trafikk og Musikk».

Men det var ikke alltid like lett å slippe til i radio og TV. Pressekonferanser var også et nytt innslag i den eksterne informasjonen. På grunn av vegnettets dårlige tilstand, ble Vegvesenet utsatt for til dels sterk kritikk. Det var derfor behov for organisering av informasjonstjenesten i direktoratet med egen sekretær som ivaretok kontakten med pressen. Etter hvert ble det også etablert informasjonstjeneste i fylkene. Karl Olsen var nok mer tvilende til nytten av det rådgivende forumet, Samarbeidsutvalget, men innrømmet at møtene med de tillitsvalgte gjorde

at han fikk personlig kontakt med representantene fra fagforeningene. Denne kontakten førte til at saker kunne drøftes uformelt, og med litt smidighet kunne ting løses uten at de ble brakt opp på et høyere nivå. Til tross for hans skepsis til Samarbeidsutvalget, ble Karl Olsen tildeelt Samarbeidsprisen i 1974.⁴³

I de 18 årene Karl Olsen var vegdirektør, måtte han forholde seg til 10 forskjellige samferdselsministere. Av disse framhever han Trygve Bratteli som meget dyktig, og han var jo også den som ansatte ham. Både Ragnar Christensen og Ronald Bye omtaler han i gode ordelag. Håkon Kyllingmark, som var samferdselsminister sammenhengende i over fem år, var naturlig nok den Karl Olsen kjente best. Han blir av vegdirektør Olsen karakterisert som levende opptatt av alt som hadde med samferdsel å

Håkon Kyllingmark var levende opptatt av alt som hadde med samferdsel å gjøre, ikke bare vegsaker. Han var samferdselsminister sammenhengende i fem år, og naturlig nok den Karl Olsen kjente best. (Foto utlånt av Arne Solhaug)



gjøre, ikke bare vegsaker. Dessuten var han samferdselsminister for hele landet, ikke bare for hjemfylket Nordland. De andre statsrådene i Olsens tid, nevnes ikke i intervjuet med Hegdalstrand, uten at vi skal gå nærmere inn på det her.

Peter Kjeldseth Moe, stortingsrepresentant fra Arbeiderpartiet og mangeårig formann i Samferdselskomiteen, er en annen politiker Karl Olsen snakker varmt om. Fordi de hadde et tillitsfullt forhold, kunne de snakke fritt og åpent sammen. Kjeldseth Moe skal ha vært en god støtte for vegdirektøren, og gjorde vegetaten mange tjenester. Også han var levende interessert i vegsaker.⁴⁴

Som nevnt ovenfor delte Ole Didrik Lærum Karl Olsens syn på vegbygging i Norge. Først måtte de store sentrale ferd-

selsårene bygges. Derne det perifere vegnettet. Å gjøre det motsatt var ikke



Peter Kjeldseth Moe var stortingsrepresentant fra Arbeiderpartiet og mangeårig formann i Samferdselskomiteen. Han og Karl Olsen hadde et tillitsfullt forhold



Stortingets samferdselskomité på befaring i oktober 1964 ved Sandselva i Suldal kommune i Rogaland. Sittende foran til venstre samferdselsminister Erik Himle og til høyre for ham Karl Olsen.

Ole Didrik Lærum, professor på NTH, delte Karl Olsens syn på vegbygging. Bildet er fra 1966. (Privat foto)



forsvarlig. Da ville lokalinteresser lett bli det førende på bekostning av fellesskapet. Kort sagt var det behov for et system for vegutbyggingen etter deres mening.

I forbindelse med Norsk Vegplan I, NVP I, hvor vegdirektøren var formann i Vegplankomiteen og Lærum for Vegplanrådet, traff de hverandre ofte. Komitéarbeidet var hektisk, og Lærum var regelmessig i hovedstaden. Da var han ofte på besøk hjemme hos Karl Olsen på Høvik. Der kunne han også treffe Haakon Eeg-Henriksen, Arne Haaland, Arne Korsbrekke og Arne Selberg. De tre første var ledere av kjente entreprenørbedrifter, mens Selberg var professor ved NTH. Familiene Lærum og Olsen var blitt nære venner.

Når vegdirektøren var på en av sine hyppige reiser til Trondheim, spiste han ofte middag hos familien Lærum.⁴⁵



Kong Olav og Karl Olsen på vegåpning i Trøndelag.

NYE LOVER OG VEGNORMALER

I Karl Olsens tid som vegdirektør kom det tre nye lover som var av særlig betydning for Statens vegvesen. Dette er Vegloven, Vegtrafikkloven og Samferdselsloven. Dessuten ble det utarbeidet nye vegnormaler.

Vegloven. Da han tiltrådte, forelå det et konkrete forslag til ny veglov. Til tross for et omfattende arbeid som hadde gått over flere år med mange forandringer underveis, godtok ikke departementet forslaget, og laget i løpet av et par uker en helt ny proposisjon som ble fremlagt for Stortinget. Den nye loven trådte i kraft 1. januar 1964. Veglovkomiteen var blitt oppnevnt i 1951. Statens vegvesen var representert i komiteen med tidligere vegsjef Sven Waage, som måtte trekke seg av helbredsgrunner etter et par år. Vegsjef Johannes

Eggen gikk da inn som medlem av komiteen i hans sted. Spørsmålet om fordeling av utgiftene i distriktene kom til i perioden fram til lovproposisjonen ble lagt fram, og var nødvendigvis ikke en del av det opprinnelige mandatet.

Kort sagt ryddet loven opp i foreldete forhold, særlig i forbindelse med budsjettering. Loven førte også til at ca. 5800 km tidligere fylkes- og bygdeveger ble omklassifisert til riksveger. Omregistreringen var et møysommelig arbeid som ble ledet av teknisk direktør Olav Torpp.⁴⁶ Den nye vegloven med senere endringer, var det viktigste institusjonelle rammeverket for vegpolitikk og vegadministrasjonen de følgende 60 år. Den omfatter både by og land, i motsetning til vegloven av 1912, som bare gjaldt landdistriktene. Vegnettet ble delt i tre kategorier: riks-, fylkes- og kommunale

veger. Staten skulle bære utgiftene til planlegging, bygging og vedlikehold av riksveger, samt grunnverv, som tidligere hadde vært en oppgave for den enkelte kommune. Da loven trådte i kraft var 37 prosent av vegene klassifisert som riksveger. Den store andelen førte til en stor spredning av Stortingets bevilgninger til mange små prosjekter og vegstubber, eller sagt på en annen måte: loven favoriserte en «stykkevis og delt» utbygging av det norske vegnettet. Den kombinerte vegadministrasjonen i fylkene ble videreført. Vegsjefene måtte fortsatt forholde seg til to sjefer: staten ved Vegdirektoratet og politikerne på fylkes- og lokalplan. Med den nye loven forsvant også de siste restene av pliktarbeid som fortsatt var igjen i vestlandsfylkene.⁴⁷

Vegtrafikkloven. Arbeidet med en ny vegtrafikklov kom i gang i 1955. Innstillingen som ble avgitt fire år senere, forutsatte at motorvognloven av 1926 fortsatt skulle bestå. Samferdselsdepartementet var uenig, og omarbeidet innstillingen og ga den en videre ramme. Motorvognloven ble revidert og innarbeidet i utkast til en samlet vegtrafikklov, som ble utformet som en rammelov, dvs. at bestemmelsene på de ulike områdene i hovedsak skulle gis i forskrifter. Lovforslaget ble vedtatt i 1965, og samlet bestemmelser som tidligere var fordelt på flere lov- og regelverk. Vegtrafikkloven med tilhørende regler om skilting, førerkortbestemmelser og forskrifter om utenlandske kjøretøyer trådte i kraft i april 1967.⁴⁸

Konkurransforholdet mellom vegtransport og jernbane lå til grunn for den nye samferdselsloven (Fotograf Sødahl Åndalsnes, fra boka *Vegen og samfunnet*)



Samferdselsloven. Konkurransforholdet mellom vegtransport og jernbane lå til grunn for arbeidet med to nye samferdselslover, fra henholdsvis 1964 og 1976. Bakgrunnen for loven av 1964 kan spores tilbake til 1959, da Samferdselskommisjonen av 1955 leverte sin melding. Som kjent var det sterk vekst i vegtrafikken og Samferdselskommisjonen ønsket økt utbygging av vegnettet for å legge forholdene til rette for en rasjonell vegtransport. Loven av 1947 hadde delt trafikken i rute-/ikke rutegående, mens loven av 1964 delte trafikken opp ytterligere. Rutegående trafikk ble løyvepliktig.

Loven som kom i 1964 blir av transporthistorikeren Dag Bjørnland beskrevet som en «halvhjertet liberalisering». I 1970 kom en ny stortingsmelding. Politikerne ønsket ytterligere politisk styring av transportsektoren. Seks år senere vedtok Stortinget en ny samferdselslov. Denne loven regulerte all yrkestransport med motorvogn og fartøyer i Norge, og inneholdt blant annet bestemmelser for person- og godstransport med bil innenlands og mellom Norge og utlandet. Reguleringsregimet i den nye loven lot seg vanskelig gjennomføre. Den første oppmykingen kom tre år senere. Transportørene fikk nå, etter søknad, tillatelse til å transportere gods for inntil tre oppdragsgivere på samme tur.⁴⁹

Vegnormalene. Som ung ingeniør prøvde Karl Olsen å påvirke ledelsen i Vegdirektoratet til å utvikle nye vegnormaler. Hans forsøk var den gang forgjeves. Det var først etter frigjøringen, da Arne Korsbrekke var vegdirektør, at utvikling av ny standard for hvordan

vegene skulle bygges, ble tatt opp igjen. Korsbrekke laget selv den første inndelingen av veger i tre klasser basert på forventet trafikkmengde. Det videre arbeidet med vegnormalene kom i høy grad til å bygge på Karl Olsens artikkel i Meddelelser fra 1946.⁵⁰

Vegnormalene fra 1947 hadde ikke tatt høyde for den raske utviklingen som fant sted i 1950-årene. Behovet for nye vegnormaler var stort. Helt på tampen av sin karriere, i 1961, sendte vegdirektør Backer forslag til Samferdselsdepartementet om å oppnevne en komité for utarbeidelse av nye normaler. Arne J. Grotterød, som på dette tidspunkt var overingeniør og senere ble teknisk direktør i Vegdirektoratet, hadde allerede i 1954 tatt initiativ overfor Backer for å få utarbeidet ny standard for hvordan vegene skulle bygges. Han var da tilbake i Norge etter et studieopphold ved Yale, og mente at de gamle vegnormalene var foreldet og ufullstendige som grunnlag for en framtidrettet planlegging. Vegkontorene brukte derfor ofte svenske, sveitsiske eller amerikanske vegnormaler i stedet for de norske.

Vegnormalkomiteen ble oppnevnt ved kgl.res. 2. mars 1962. Utvalget, som bestod av Olav Torpp, Arne Grotterød og Erik Ødegård, hadde begynt arbeidet året før, uten å være formelt oppnevnt. Arbeidet tok sin tid, og først i 1967 avgav komiteen sin innstilling for delen «vegernes geometriske utforming». Innstillingen ble oversendt Samferdselsdepartementet, som ikke fant den hensiktsmessig og ba Vegdirektoratet om å utarbeide «Forskrifter for anlegg av veg», som fastla hovedretningslinjer og nøkkelverdier for utforming av de forskjellige typer og klasser

av veger. Vegdirektør Olsen bestemte at de nye normalene skulle tas i bruk fra 1. januar 1969. Samferdselsdepartementet hadde gitt vegdirektøren fullmakt til å fastsette detaljerte vegnormaler for riksveger i samsvar med departementets retningslinjer. Som en kuriositet er det interessant å merke seg at utkastet fra 1967 verken omfattet rundkjøringer eller hovedveger i tettbygde strøk, og det sier noe om hvordan man tenkte om datidens vegpolitiske prioriteringer.⁵¹

STRATEGISK LANGTIDSPLAN, VEGPLANENES STORHETSTID

Oppgaven Karl Olsen fikk av Trygve Brateli med å få orden i norsk vegpolitikk, kan synes tung og krevende, for ikke å si umulig, siden vegbygging i Norge har vært en politisert oppgave siden 1893. Hvordan skulle en embetsmann få bukt med dette, og hvordan kunne oppgaven løses? Jo, gjennom å lage gode og detaljerte vegplaner som Stortinget godkjente. Arbeidet med de første store vegplanene i Norge kom til å sette sitt preg på Olsens tid som vegdirektør. Men først litt om begrepet vegplan. En vegplan er et offentlig dokument som blir utarbeidet for å prioritere mellom prosjektene, og for å planlegge utbygging av offentlige veger. Det har eksistert overordnede vegplaner i Norge siden 1880-årene. I motsetning til planer for enkelt prosjekter, er de overordnede planene strategiske vegplaner. De prioriterer mellom de enkelte prosjekter, og gir investeringsrammer for å gjennomføre de prosjektene som blir valgt.⁵² Etter at bilrasjoneringen opphørte i 1960, økte vegtrafikken med en voldsom kraft. Behovet for en samlet utbyggings-

plan for hele riksvegnettet var tydelig.⁵³

Fra ingeniørkretser, enkelte samferdselspolitikere og fra Opplysningsrådet for Biltrafikken, OFB, ble det på slutten av 1950-tallet og begynnelsen av 1960-tallet, lansert ideer om behovet for en ny og helhetlig nasjonal vegplanlegging. Tanken var ikke særegen for Norge. I flere vestlige industriland foregikk det vegplanlegging med et overordnet strategisk perspektiv i siste halvdel av 1950-årene.⁵⁴

Sverre Knutsen og Knut Boge har gitt en grundig behandling av planenes tilblivelse og den senere politiske behandlingen. Her skal vi nøye oss med en kort omtale av de to store vegplanprosjektene i Karl Olsens tid som vegdirektør: Norsk Vegplan I og Norsk Vegplan II.

Norsk vegplan I – NVP I

I 1964 konkretiserte Statens vegvesen et opplegg som førte til utviklingen av en strategisk vegplan. Målet var å få et bedre grunnlag for å vurdere veginvesteringer. Samme år oppnevnte regjeringen Vegplankomiteen. Blant medlemmene var følgende fra Vegdirektoratet: Karl Olsen, formann, Egil Killi, og Arne Groterød. Vegplankomiteen skulle utrede behovet for å bygge ut riksvegnettet eller deler av dette, og framlegge resultatet i form av en vegplan. Komiteens arbeid resulterte i rapporten NVP 1. Utviklingen og behandlingen av NVP I var den store vegpolitiske saken i andre halvdel av 1960-årene, og samtidig den sentrale oppgaven i Vegdirektoratets arbeid. Komiteens innstilling ble levert i 1969. To år senere ble den behandlet og vedtatt i Stortinget, dog med noen rettelser.



Norsk vegplan engasjerte mange nordmenn. På bildet ser vi statssekretær i Samferdselsdepartementet Bjørn Flage Pettersen og Karl Olsen i forbindelse med revisjon av planen i mars 1977.

Som følge av NVP I fikk direktoratet en markant vekst med nesten tredobling av staben i 1960-årene. Veksten fortsatte i de neste tiårene med noe lavere takt. Fra 1970 til 1980 steg antall ansatte i administrasjonen med 70 %, dersom vegoppsynet inkluderes. Under Karl Olsens ledelse kunne Statens vegvesen i en lang periode glede seg over økte budsjetter, og det ble bygget og utbedret et betydelig antall kilometer veg. Knutsen og Boge karakteriserer perioden 1960 til 1978 som vegsektorens gylne år.

Veksten i bevilgninger medførte et voksende behov for organisatoriske endringer. Dette gjaldt både ledelsen og vegkontorenes virksomhet i fylkene.

NVP I ble senere fulgt opp av nye strategiske vegplaner og investeringsprogrammer. Vegplanarbeidet rettet seg mot de store problemene til et nedslitt og dårlig utbygd vegnett, og den eksplosive veksten i bilparken. Vegplanene er en del i den kraftige ekspansjonen i norsk vegbygging som fant sted etter 1960. Norsk vegplan ble etter hvert utviklet til en rullerende strategisk plan for vegbygging, og ble et sentralt redskap i utviklingen av vegnettet. Norsk vegplan ble avløst av Norsk veg- og trafikkplan fra 1986 og deretter av Nasjonal Transportplan.⁵⁵

Norsk vegplan II – NVP II

Byene og tettstedenes situasjon var kun



Reiulf Steen var samferdselsminister fra mars 1971 til oktober 1972. Her på besøk i Vegdirektoratet, hvor han står helt til høyre. Karl Olsen til venstre, og ved hans høyre side plansjef Arne J. Grotterød

summarisk behandlet i Vegplankomiteens innstilling av 1969. Kollektivtransport var heller ikke med. På 1970-tallet satte derfor politikerne i gang et omfattende utredningsarbeid rettet mot trafikkproblemer i byer og tettsteder, noe som resulterte i Norsk Vegplan II. Utvalget, som skulle utarbeide retningslinjer for vegplanlegging i tettsteder, ble ledet av Vegdirektoratet med Karl Olsen som formann. Rapporten forelå i 1977, men saken ble først behandlet tre år etter.

Selve prosessen var sterkt desentralisert, hele 81 lokalkomiteer var i arbeid. Utvalget hadde tatt for seg 72 byer og tettsteder med over 5000 innbyggere for planarbeidet, hvilket omfattet halvparten av landets befolkning. Det betydelige planarbeidet ga viktige læringseffekter og kompetanseutvikling i vegetaten og i kommunene, og bidro til at tilliten mellom disse ble styrket. Dessuten kom planprosessarbeidet med lokal forank-

ring til nytte senere. Målet var å definere trafikkproblemer og miljøproblemer som byenes hovedutfordring. Et annet viktig trafikktiltak var å legge restriksjoner på bruk av bil.

NVP II tilførte ikke penger til utbygging og utbedring av hovedvegene, og dermed ikke til løsning av trafikk- og miljøproblemene i de store byene. Den representerte et slag i luften mot så vel vegutbygging som utbygging av kollektivtrafikken i storbyene, særlig i Oslo. Videre førte den bare til symbolpolitikk og kosmetiske tiltak. Rammene for løsning av trafikk- og miljøproblemene var i stor grad gitt av det vegpolitiske regimet, som etter hvert ble rigid og i utakt med virkeligheten. Det resulterte i store framkommelighets-, miljø- og ulykkesproblemer i og rundt de store byene og på de mest trafikkerte stamvegstrekingene. Stortingsbehandlingen av NVP II ble lite fruktbar for storbyene. Ingen friske pen-

ger ble tilført til utbygging av riksvegnettet inn til og i byene. «Storbysatsingen» skulle vise seg å være ren retorikk.⁵⁶

I avskjedsintervjuet med etatsvisen Veggen og Vi uttalte Karl Olsen at Norsk Vegplan var det viktigste som hadde skjedd i vegsektoren i hans tid som vegdirektør. Norsk vegpolitikk var nå blitt brakt en generasjon videre, fra «min veg-politikk» der politiske representanter kjempet for vegstubben i sitt distrikt, og over til en politisk prioritering etter en samlet behovsvurdering med konkrete forslag til nybyggings- og ombyggingsprogram. Ifølge Karl Olsen var Norsk Vegplan svar på noe av det første daværende samferdselsminister Bratteli hadde sagt til ham ved utnevnelsen: «det blir vår viktigste jobb i fellesskap å få orden i norsk vegpolitikk». Dessuten hadde Norsk Vegplan bidratt til den store økningen i vegbevilgningene, en tredobling, som fant sted i hans tid som øverste leder av Statens vegvesen.⁵⁷

Vegplanene skapte sterke følelser i samfunnet. Karl Olsen, som var en sentral person i arbeidet, karakteriserer reaksjonene som den tøffeste tiden i sitt yrkesaktive liv. Han mente motstanden mot vegplanene bunnet i at da politikerne ikke fant sin spesielle veg i planen, ble den framstilt som bare elendighet. Når det gjaldt arbeidet med NVP II, mente han at grunnlaget for desentralisering av norsk vegplanlegging var lagt, og at det fjernet stempelet på Vegvesenet som en autoritær etat. Lokalt samarbeid mellom politikere og fagfolk hadde vist seg å være fruktbar.⁵⁸ Måten Karl Olsen reagerte på kritikken, viste at han var hardt rammet, og at han følte den var urettferdig. Han

hadde tolket samfunnets behov, og gjort det som var nødvendig.⁵⁹ Han hadde fått i oppdrag av Trygve Bratteli å få skikk på norsk vegpolitikk, men samfunnet var ikke innstilt på de drastiske grep som ble foreslått.

Sverre Knutsen og Knut Boge, som har flere års distanse til problematikken og derfor kan se arbeidet med Norsk Vegplan i et annet perspektiv, har andre betraktninger rundt den enn Olsen. De mener at planen ble et program for å ruste opp det norske vegnettet i tråd med stortingspolitikernes klare ønsker, og med distriktpolitikken som målestokk. Selv om sosialøkonomer, trafikkingeniører og operasjonsanalytikere spilte en viktig rolle, ble vegplankomiteens arbeid raskt penset inn på et politisk spor og ble et program for utbygging av riksvegene i distriktene. Karl Olsens forventninger om at NVP I skulle bli en plan bygd på økonomisk og teknisk rasjonalitet, ble således gjort til skamme. Distriktenes fordelingskoalisjon sørget for å kanalisere relativt knappe midler i andre retninger enn det Olsen først hadde tenkt seg. Det var en politisk rasjonalitet som i siste instans ble lagt til grunn for vegplanarbeidet og vegsektorens ressursfordeling. Karl Olsen tilpasset seg raskt disse rammene, og ble aldri den «nasjonale strategen» som Rune Slagstad har hevdet.⁶⁰ Reiulf Steen, som var samferdselsminister fra mars 1971 til oktober året etter, deler Knutsen og Boges syn. I en fotnote beskrives Karl Olsen som en meget lojal embetsmann som så det som sin hovedoppgave å tolke signaler fra den politiske ledelsen. Det var han god til. Å tro at Bratteli, ved utnevnelsen av Olsen



Vegdirektør Olsen åpner Norges første treplankryss på E-18 Farriseidet utenfor Larvik i mars 1973.

til vegdirektør, ville underlegge seg teknokratisk styring av noen som helst, representerer en total feilvurdering.⁶¹

Uansett hvilket syn man har på Norsk Vegplans betydning, så hadde Vegvesenet begynt en planleggingsprosess som etter hvert skulle bli et stadig mektigere verktøy i administrativ oppfølging av vegplaner. Begge planene inneholdt faglig nybrottsarbeid, og det er ikke minst Karl Olsens fortjeneste at han maktet å organisere planleggingen slik at arkitekter, planleggere, ingeniører, økonomer og operasjonsanalytikere fant sammen i et fruktbart tverrfaglig samarbeid. Det er rimelig å tillegge ham ansvar for etatens utvikling fra veibygging til moderne vei- og trafikkplanlegging.⁶²

Det var i Karl Olsens tid at vegarbeiderne i etaten ble fast tilsatte som stats-tjenestemenn, fra 1. mai 1976, flere tiår

etter kollegene i NSB og Televerket. Fast ansatte vegarbeidere skulle ha lønn enten de gjorde noe produktivt eller ei. Resultatet ble derfor en stadig sterkere drivkraft for Vegvesenet til å gjennomføre vegbygging og vedlikehold som egenregiarbeid i årene som kom. Grunnen til at det tok så lang tid, kan ha vært at Arbeidsmandsforbundet også organiserte ansatte hos private entreprenører, som konkurrerte om mange av de samme oppdragene. For å unngå intern uro i organisasjonen, kan det derfor ha vært vanskelig for Arbeidsmandsforbundet å bruke ressurser på at Vegvesenets produksjonsarbeidere skulle bli statstjenestemenn.⁶³

Trygve Bratteli var den samferdselsministeren som bestilte Norges første motorvegplan som Stortinget vedtok. Planen ble utarbeidet av Arne Grotterød og senere vegdirektør Olav Søfteland. Brat-



Åpning av motorveg i Stavanger 1974. Fra venstre ordfører Arne Rettedal, vegdirektør Karl Olsen og vegsjef Chester Danielsen. (Foto: Knut S. Vindfallet)

telis bestilling var en oversikt over hvor det var behov for motorveger de neste ti årene for å løse framkommelighets- og trafikksikkerhetsproblemene. Motorvegplanen av 1962 ble vedtatt av Stortinget i desember samme år, men det innebar ikke at det var fritt fram for å bygge slike veier. Det var fortsatt Stortinget som bestemte vegbevilgningene fra år til år. Planen fikk en trist skjebne. Da regjeringen Gerhardsen ble avløst av regjeringen Borten høsten 1965, ble Motorvegplanen lagt vekk. Den nye samferdselsministeren, Håkon Kyllingmark, gikk inn for bygging av motorveg klasse B, det vil si en motortrafikkveg uten midtdeler, i stedet for firefelts motorveger av klasse A.⁶⁴

STATENS VEGVESEN – EN INTEGRERT VEG- OG TRAFIKKETAT
Andreas Baalsrud, som var vegdirektør

fra 1919 til 1945, hadde spilt en aktiv rolle for å få Bilsakkyndige til å bli en del av Statens vegvesen. Fra 1913 til 1918 hadde han vært bilsakkyndig i Vest-Agder, og kjente derfor fagområdet godt. Her skal vi kort se på hvordan de bilsakkyndiges organisatoriske tilknytning hadde vært tidligere, og Karl Olsens arbeid med å integrere dem i fylkenes vegkontor.

Motorvognloven av 1912 hadde gitt politiet ansvaret for å registrere og kontrollere bilene. Dessuten skulle de utstede sertifikater, noe de ikke hadde ressurser til, og kanskje heller ikke kompetanse til. Politiet overlot derfor oppgavene til en ny yrkesgruppe, nemlig de bilsakkyndige, som var selvstendig næringsdrivende. Deres inntekt var basert på gebyrene de skrev ut. Statens vegvesen var lite tilfreds med ordningen, både fordi de mente at kontrollene ikke ble utført

hyppig nok, og at avgiftene ikke alltid ble innkrevd. Det siste var spesielt viktig, da avgiften skulle finansiere vedlikeholdet av vegene. Dårlig samarbeid mellom politi og overingeniørene i enkelte fylker, gjorde ikke saken bedre. Politiets pålegg i tekniske spørsmål kunne også skape irritasjon hos Vegvesenets ingeniører.

En av Baalsruds ambisjoner var å innlemme bilkontrollen i etaten, som da ville få en helhetlig oversikt over vegsystemet. Noe som igjen ville bidra til økt sikkerhet på vegnettet. De nye arbeidsoppgavene ville også gjøre Vegvesenet til en større etat med flere arbeidsmuligheter for ingeniører. I tidsrommet 1913 til 1926 hadde antall motoriserte kjøretøyer på vegene økt med over 37000, og de ble stadig mer teknisk kompliserte.⁶⁵ Pål Nygaard har skrevet innsiktsfullt om vegetaten og spesielt Baalsruds innsats for å få nye arbeidsoppgaver. Her skal vi nøye oss med hva som ble resultatet etter at loven av 1926 ble vedtatt. Heretter ble ansvaret for de bilsakkyndige overført fra Justisdepartementet til Arbeidsdepartementet, og de ble også utnevnt av Arbeidsdepartementet etter råd fra Vegvesenet. Bilavdelingen i Vegdirektoratet fikk ansvaret for oppfølging av dem, men de var fortsatt ikke en del av Vegvesenet. De fortsatte som selvstendige næringsdrivende, direkte underlagt Arbeidsdepartementet, men fikk sine faglige retningslinjer fra Vegvesenet. En bilavgift ble innført, og den skulle brukes til vedlikeholdet av riksvegene. Med dette falt naturalarbeidet på riksvegene vekk. I 1939 vedtok Stortinget at de bilsakkyndige skulle få fast ansettelse som stats-tjenestemenn, lønnet etter samme regu-

lativ som ingeniørene i Statens vegvesen. De ble også medlem av Statens Pensjonskasse.

I begynnelsen av 1960-årene ble det gjort et par mislykkete forsøk på omorganisering av Statens bilsakkyndige. Fra 1958 til 1980 hadde antall kjøretøyer økt ca. fem ganger, og antall avlagte førerprøver var fordoblet. Kontroll av kjøretøyer hadde økte 2,3 ganger i samme tidsrom. Den økte arbeidsmengden hadde ført til flere ansettelser. I 1974 var det 717 ansatte i Statens bilsakkyndige. I en rapport om Vegvesenets organisasjon hadde R-direktoratet gått inn for at Statens bilsakkyndige skulle bli knyttet tettere til vegkontorene. Vegdirektoratet nedsatte en organisasjonskomité, som foreslo å opprette en egen lederstilling ved vegkontorene som hadde ansvar for de bilsakkyndige i hvert fylke. Slik gikk det ikke. Statens bilsakkyndige holdt på sin uavhengighet. Heller ikke Samferdselsdepartementet gikk inn for forslaget.

Da Karl Olsen hadde vært vegdirektør noen år, mente han noe burde gjøres med denne etaten som var en etat i etaten, og som det stod skrekk av. Det siste ikke minst i forbindelse med førerprøvene. I distriktene opererte de helt selvstendig og hadde ingen kontakt med vegkontorene, kun med Bilavdelingen og etter 1967 med Vegtrafikkavdelingen i direktoratet.

Fra Vegvesenets side var det ønskelig at de bilsakkyndige ble en del av fylkesvegadministrasjonen. For å vise at denne gangen var det alvor, tok Karl Olsen selv rollen som formann i utvalget som skulle utrede spørsmålet. I desember 1977 vedtok Stortinget at Statens veg-



I 1979 var den sovjetiske vegdirektøren, I.G. Budko, nr. to fra venstre, på besøk i Vegdirektoratet. Karl Olsen står som nummer to fra høyre.

vesen skulle bli en integrert veg- og trafikketat. De bilsakkyndige, som hadde fått navnet Biltilsynet, skulle ledes av en biltilsynssjef som både var faglig og administrativt underlagt vegsjefen. Den nye benevnelsen var Statens vegvesen, Biltilsynet, og tjenestetilbudet skulle være likt over hele landet. Nå opphørte den direkte kontakten mellom Vegdirektoratet og de bilsakkyndige i distriktene. Først i 1995 ble det helt slutt på Biltilsynets selvstendige organisasjon, eller sagt på en annen måte – deres rolle som en etat i etaten. Etter en større omorganisering smeltet Biltilsynet sammen med den tidligere driftsavdelingen til trafikkavdelingen i fylkene, en av fire avdelinger som rapporterte direkte til vegsjefen. Biltilsynets oppgaver ble nå en del av trafikkavdelingen.⁶⁶

HVEM VAR KARL OLSEN?

Karl Olsen skal ha vært en svært sammensatt person. Overfor ansatte kunne han virke streng og autoritær. Til å begynne med var han lite interessert i å

utvikle en mer kollegial form for ledelse. Da avdelingslederne begynte å holde møter med sikte på å koordinere på tvers av avdelingene, slo han ned på den slags aktiviteter. Han skal likevel ha vært åpen for de forslagene om endringer som kom i kjølvannet av R-direktoratets rapport av august 1966 og behandlingen av denne i vegetaten.⁶⁷

I forbindelse med denne artikkelen har jeg intervjuet flere som har arbeidet i etaten samtidig med Karl Olsen, noen direkte sammen med ham. Det de aller fleste nevner er at han, Olav Torpp og Knut Waarum hadde fast bord i kantinen, og der skulle man IKKE sette seg. Mang en nyansatt har følt seg direkte ubekvem ved å sette seg ved akkurat dette bordet, som var plassert rett etter kassen. Kantinedamen var da raskt på pletten og ba dem flytte seg. Dette var vegdirektørens bord. De ansatte var ikke velkomne til å spise matpakken sammen med etatens øverste ledere.

Som leder av Langtidsplankontoret i direktoratet, rapporterte Kjell Haa-



Lillemor og Karl Olsen skal, ifølge svigersønnen, ha hatt et godt ekteskap. Her er de etter mange års ekteskap på vegåpning i Sørfold, Nordland, i 1965

land direkte til Karl Olsen i ca. 1 ½ år, helt på tampen av hans tid som vegdirektør. Han karakteriserer deres forhold som nært, både menneskelig og profesjonelt. Karl Olsen skal ha vært imøtekommende overfor unge mennesker, og åpen for nye ideer generelt, både internt og eksternt. Overfor Kjell Haaland var han uformell og kunne oppsøke han på kontoret for å snakke om løst og fast. Samtalene dem imellom var fra tid til annen fortrolige. Det var mens Karl Olsen var vegdirektør at Vegdirektoratet ble skilt ut fra Samferdselsdepartementet som et frittstående direktorat.⁶⁸

Sidsel Sandelien, som begynte i Statens vegvesen i 1970, hadde ingen direkte formell relasjon til vegdirektøren da hun arbeidet som teknisk saksbehandler innen feltet trafiksikkerhet. Hun opplevde Karl Olsen som en formell leder av sin tid, og at det var utenkelig å kalle ham ved fornavn. En gang forberedte hun et foredrag med lysbilder som vegdirektøren skulle holde. Bruk av lysbilder var den gang noe helt nytt. På slutten av foredraget nevnte han navnet hennes, og at hun hadde gjort forberedelsene for ham.

Hun var selv ikke til stede, men ble fortalt dette av andre.⁶⁹

I 1964 begynte Kjell Levik i Statens vegvesen. Han rapporterte aldri direkte til Karl Olsen, men hadde med ham å gjøre på andre måter. Deres første møte fant sted på Fornebu flyplass før avreise til IRF Verdens vegkongress i Canada i 1970, etterfulgt av en studietur i USA for å se på asfalt som bærelag. Som yngstemann på reisen fikk Levik beskjed om å ta vare på herr og fru Olsens koffert under reisen. Denne lille historien er betegnende for datidens lederkultur i etaten, og hvor stor avstand det kunne være mellom øverste leder og en teknisk saksbehandler. Kjell Levik var aldri med Karl Olsen på befaringer, bortsett fra da de var i USA. Under denne turen skal Olsen ha holdt en meget lav profil, og det var ikke alltid han var med på alle befaringene. Siden han hadde med sin kone, kan han ha prioritert andre gjøremål.

Levik forteller videre om da han var vert for den russiske vegdirektøren, et oppdrag han fikk direkte av Karl Olsen. Han ble kalt opp på vegdirektørens kontor, og ble fortalt hva han skulle gjøre.

Lillemor og Karl Olsen i gallaantrekk. (Foto utlånt av Marianne og Vibeke Riddervold).



Følget overnattet på Lillehammer, hvor Statens vegvesen skulle spandere middag på russerne. Før middag skulle Levik ifølge instruks fra Olsen, invitere russerne på en drink på sitt rom. Han hadde sågar fått med seg en flaske champagne som han skulle servere. Det som skjedde var imidlertid at den russiske vegdirektøren kom Levik i forkjøpet og inviterte ham på en drink på sitt rom, på vodka. Levik måtte derfor levere champagnen tilbake til Karl Olsen. Det var helt greit. De som jobbet tett på Karl Olsen, blant annet avdelingsdirektørene, fortalte at på befaringer tok han ofte raske beslutninger, uten å drøfte sakene med dem han var sammen med. Dette skal etter hvert ha blitt verre. Han var jo ingeniør og mente at dette faget kunne han. Og det var sikkert riktig mange ganger. Men ikke alltid.⁷⁰

Tor Smeby begynte i Statens vegvesen i 1974 og i Vegdirektoratet ved juletid året etter. Han deltok på møter med flere i toppledelsen hvor det ble diskutert store prosjekter i planfasen, for eksempel motorveg i Vestfold og store sammenbindingsprosjekter i Sogn og Fjor-

dane. Vegdirektøren deltok ikke alltid, saken skulle være ganske kritisk før han ble koblet inn. Smeby forteller at førsteinntrykket var en karismatisk leder som satte seg ved den korte bordenden og tok føringen i møtene. Han ble lagt merke til i rommet og tok en del plass. Men han var også lydhør når de tilstedeværende kom med sine vurderinger. Det gjaldt også nyansatte.

Når saker ble lagt fram for ham, tok han poengene etter få sekunder, det var ikke behov for lange utredninger. Olsens utgangspunkt var at saksbehandlerne hadde vurdert alle sider av saken nøye, og at han ikke hadde behov for å kjenne til alle detaljene. Dessuten hadde han sterke fagpersoner rundt seg, både



I 1980 sluttet Karl Olsen som vegdirektør. Her hilser han sin etterfølger Eskild Jensen velkommen til etaten.

Olav Torpp og Arne Grotterød var ofte med i diskusjonene. Karl Olsen holdt et høyt faglig nivå, slik Smeby erindrer det. Han var som kjent utdannet ved NTH, og hans studier i USA hadde satt spor, og han hang med også i de senere årene. Det gjaldt både strategisk nivå, Norsk Vegplan og trafikkteknikk. Olsen var medvirkende da Vegvesenet begynte å bygge gang/sykkelveger fra 1969. Noe særlig negativt kan ikke Tor Smeby huske om vegdirektør Olsen, og avslutter med at det vil jo alltid være ulike meninger om en vegdirektør skal være en sterk nasjonal strateg eller legge mest vekt på interne behov.⁷¹

Kari Lindegaard, som var ansatt på kontorsiden, beskriver Karl Olsen som en staselig kar, høy og slank og med et tykt hvitt hår. På grunn av manken kalte

hun og kollegene ham for sølvreven. Han var ikke den som gikk rundt og småpratet med sine undersåtter, og ble oppfattet som utilnærmelig. Lindegaard kan ikke huske at hun så ham i kantinen der sjefene hadde sitt eget bord, og nåde den som satte seg feil. Hun kan heller ikke huske at hun snakket med ham, for henne var han sjefen over alle sjefer.⁷²

Olav Søfteland, vegdirektør 1992–2007, forteller at han kom i kraftig opposisjon til Karl Olsen som fagforeningsrepresentant i hovedsamarbeidsutvalget da Norsk Vegplan og ny organisasjonsplan var oppe til behandling. Søfteland møtte i utvalget i kraft av å være formann i etatsgruppen for sivilingeniørene i Vegvesenet. Da forstod han at vegdirektør Olsen og hans nestkommanderende, Olav Torpp, ikke alltid var sam-

kjorte. Saken det gjaldt var at Karl Olsen ønsket at det skulle opprettes en ny stilling som assisterende vegdirektør, og det var underforstått at stillingen ikke var tiltenkt Torpp, noe sivilingeniørene var uenige i. De mente organisasjonsplanen på toppen var god nok, og at Olav Torpp fungerte greit som assisterende vegdirektør. I tillegg til å være teknisk direktør var han vegdirektørens stedfortreder. Saken ble til slutt avgjort i Samferdselsdepartementet, og det ble opprettet en stilling som assisterende teknisk direktør for å avlaste Torpp. Arne Grotterød ble tilsatt i den nye stillingen. Motsetningene mellom Olsen og Søfteland i denne saken var vanskelige. For å komme til enighet ble de en gang sendt inn på et kontor for seg selv. Men heller ikke da ble de enige. I ettertid har Søfteland reflektert over at det må ha irritert Karl Olsen kraftig at en ung representant fra hans egen fagforening skulle være så vanskelig. Men det ødela ikke forholdet dem imellom. Olav Søfteland ble utnevnt til vegsjef i Buskerud i Karl Olsens tid som vegdirektør, og han beundret Olsen for dette og lurer på hvordan han selv ville ha reagert i en tilsvarende situasjon.⁷³

Ved Karl Olsens død i 1999, skrev Olav Søfteland en nekrolog over sin tidligere sjef. Foruten å takke for den store innsatsen Karl Olsen hadde gjort for etaten, framhever Søfteland at Olsen fikk være med på å gjøre nytte for seg i hele landet, og at man kunne merke på ham at han hadde gledet seg over arbeidet. Selv om Karl Olsen med sin store autoritet av og til kunne virke dominerende, var han også en beskjeden og snill mann. Mange i Vegvesenet fikk utfolde seg med mye

interessant arbeid under Olsens lederskap, og mange er takknemlige for at han turte å satse på dem i ansvarsfulle stillinger. Ifølge Søfteland hadde Karl Olsen ved flere anledninger vist ham stor «nåde».⁷⁴

Kulepenn var et vanlig arbeidsredskap på denne tiden. I Vegdirektoratet var det bare Karl Olsen som fikk bruke den som hadde grønt blekk, noe som selvsagt ble etterkommet i organisasjonen. Også hans etterfølger Eskild Jensen skal ha foretrukket den grønne pennen.⁷⁵

Det har blitt fortalt at Karl Olsen kunne være ganske ufin. En gang Rasmus Værn, vegsjef i Sogn og Fjordane, holdt et innlegg som ble litt for langt etter Karl Olsens smak, stoppet Karl Olsen ham effektivt med å si: «Bla, bla, bla!!» På tomannshånd kunne han være noe mer ydmyk og usikker.⁷⁶

Jørgen Lorentzen-Styr, født 1943, var gift med den eldste datteren Anne-Marie. Da han ble kjent med sin tilkomne ble han tatt imot med åpne armer av hennes foreldre. På den tiden bodde de i Evjebakken ved Sandvika, i et stort hus med hage. Svigersønnen forteller om en noe reservert svigerfar, men som også hadde en varm væremåte. Han hadde ikke merket noe til den arrogante oppførselen Karl Olsen kunne ha i enkelte sammenhenger. Svigersønnen overhørte ved en anledning at Karl Olsen uttrykte bekymringer over at det unge paret ikke hadde greie på økonomi! Noe han syntes var vel drøyt siden han var utdannet statsautorisert revisor. En gang svigerfaren skulle flytte på en ballong med hjemmelaget vin, knuste ballongen, og Olsen uttrykte et mildt HUFF DA! Ifølge svigersønnen



Våren 1986 intervjuet Kjell Hegdalstrand Karl Olsen om hans lange karriere både i og utenfor Statens vegvesen.

hadde Karl og Lillemor Olsen et meget godt ekteskap.⁷⁷

Barnebarna, Marianne og Vibeke Riddervold, har mange gode minner om sin morfar. De var ofte på overnatting, og da kunne det vanke «morfar-sukkertøy». Barna fikk i oppgave å plukke kongler i hagen mot stykkpris 10 øre, men da de var altfor ivrige ble prisen redusert med 9 øre. De beskriver morfaren som kjærlig og mild mot dem, og han kunne ved å betrakte dem ofte få tårer i øynene. Av karaktertrekk framhever de at han var ærgjerrig, stolt, prinsippfast, bestemt, hensynsfull, til å stole på, politisk liberal, uten at de kan si hvilket politisk parti han stemte på. Videre var han opptatt av å forstå andre kulturer. Han stimulerte døtrene til å ta høyere utdanning, og han var stolt av dem. Av fritidsinteresser nev-

ner de fotturer, hagearbeid og at han leste mye. Lillemor og Karl Olsen hadde mye selskapelighet både med venner, naboer og familie. Da ble det servert god mat og vin, som ofte var laget av verten.⁷⁸

ALDERDOM

Karl Olsen fikk 19 år som pensjonist, fra 1980 til 1999. Etter at han gikk av, ble det ordnet med et kontor til ham på Veglaboratoriet, som lå på Gaustad. Da han kom dit og fikk iført seg hvit frakk som de andre, ble han en helt annen person enn den veldig formelle vegdirektøren med stor V som han hadde blitt oppfattet som tidligere. Rundt lunsjbordet kunne han snakke like lett om alle emner, som politiske konstellasjoner, vegprosjekter og bevilgninger, og strengere og mer omfattende kjøretøyopplæring. Det siste var

han tydeligvis stolt av å ha bidratt til å innføre.⁷⁹ Det er usikkert hvor lenge han hadde kontor på Veglaboratoriet og hva han gjorde der.

Kjell Levik hadde også kontakt med Karl Olsen etter at han gikk av og fikk kontor på Veglaboratoriet. I kraft av å være sjef der, fikk Levik ansvar for å syssette ham. Det var ikke bare enkelt. Til slutt ble de enige om at han skulle skrive om viktige erfaringer fra sin tid som vegdirektør. Og det var jo interessant. Hva som har skjedd med det han skrev er ukjent.⁸⁰

I mai og juni 1986 ble Karl Olsen intervjuet av Kjell Hegdalstrand i forbindelse med Vegvesenets Minnesamling, og han kan da ha fått bruk for nedtegnelsene. Intervjuet fant sted på Sollia i Stor-Elvdal, en Vegvesen-hytte som Karl Olsen og familien brukte mye mens han var Vegdirektør. Det sies at man fikk utbedret vegene i Sollia for at Olsen skulle komme greit fram til hytta.⁸¹

Kritikken og særlig de personlige utfallene i forbindelse med Norsk Vegplan I og II, hadde tæret på ham. I sine pensjonistår skal han ha vært en skuffet og bitter mann. At hans og Ole Didrik Lærums faglige skjønn ble satt til side i forhold til generelle politiske prinsipper basert på synsing, tok hardt på.⁸² Denne skuffelsen og bitterheten skjulte han nok for barnebarna. De merket aldri noe til den.⁸³

Da Lillemor Olsen ble syk med Alzheimer, ønsket ektemannen å ha henne hjemme så lenge som mulig. Men da dette etter hvert ble vanskelig, kom hun på Kolsås sykehjem hvor hun døde etter relativt kort tid i mars 1993.

Karl Olsen var enkemann de siste seks årene av sitt liv. Da han ble alene, var familien redd han skulle visne litt, slik tilfellet ofte er i slike situasjoner. Han ønsket ikke å være til bry for noen, og tok grep. Han fortsatte med de ritualene de hadde hatt sammen, som for eksempel ost og kjeks hver kveld. Det eldste barnebarnet, Marianne, den eneste i familien som likte lutefisk, steppet inn for å dele et måltid som bestefaren hadde tilberedt med alt tilbehør. Etter hvert fikk han hjemmehjelp.⁸⁴

På sine eldre dager hadde Lillemor og Karl Olsen feriert på Høvringen. Som enkemann fortsatte han med det, og de siste årene kjørte han innom det nyetablerte Norsk vegmuseum, hvor direktøren Geir Paulsrud hadde gleden av å invitere ham til middag på Hafjell hotell.⁸⁵

27. desember 1995 ble Karl Olsen 85 år. Dagen ble omtalt i flere av landets aviser.

Karl Olsen hadde god helse, men den siste tiden han levde, bodde han i en tilrettelagt leilighet på Stabæktunet bo- og behandlingssenter.⁸⁶ Han døde 21. februar 1999, og ble bisatt 2. mars samme år i Haslum krematorium Store kapell.

I begynnelsen av 1960-årene hadde Karl Olsen med familie flyttet til Terrengeveien 5 på Høvik. Etter hans død ble huset solgt.

OPPSUMMERING

Alle Karl Olsens forgjengere i vegdirektørstolen var internt rekruttert. I den grad de hadde arbeidserfaring fra andre virksomheter, var det helt i begynnelsen av karrieren, rett etter studiene. Ansettelsen av Karl Olsen er et brudd med denne tra-

disjonen, selv om også han hadde arbeidet i Vegvesenet tidligere, i til sammen 11 år. Mange kan derfor ha betraktet ham som en av etatens egne da han tiltrådte. Årene som kommuneingeniør og teknisk rådmann i Bærum hadde gitt ham en allsidig erfaring på et høyere nivå. Han hadde også kunnet betrakte Vegvesenet fra utsiden, med et annet perspektiv enn som ansatt. I tillegg hadde han studert i USA og fått et nytt og moderne syn på hvordan den framtidige vegbyggingen burde gjøres i Norge, og hadde kanskje et brennende ønske om å sette fart i den norske vegbyggingen. Han var derfor godt kvalifisert til å ta Statens vegvesen inn i en ny æra.

Karl Olsens tid som leder av Statens vegvesen var preget av ekspansjon. Både sentralt og på fylkesplan. Oppgavene ble flere. Måten å arbeide på ble dramatisk endret og planleggingsmetoden ble grunnleggende forandret. Bevilgningene økte, og Statens vegvesen fikk en større plass i folks bevissthet.⁸⁷ Dette må sees på bakgrunn av at Arbeiderpartiet forandret holdningen til bilen, som nå skulle bli allemannseie. Dessuten hadde en av partiets stjernepolitikere og nestleder blitt samferdselsminister. Tiden krevde en handlekraftig vegdirektør med visjoner. Ved at han ble eksternt rekruttert, stod han friere til å gjøre endringer.

Da Karl Olsen ble president i NIF i 1952, hadde han gitt uttrykk for at vurdering av behovet, planlegging og utbygging av veger var en faglig oppgave, og ikke et politisk spørsmål. Som vegdirektør greide han å utvise en politisk smidighet som gagnet etaten.

Hans personlighet var forskjellig

fra forgjengeren Thomas Backer. Som vegdirektør valgte Olsen å legge vekt på eksterne relasjoner og være synlig i media. Men han var en formell leder av sin tid, som det ville være utenkelig å kalle ved fornavn. Bruk av grønn penn var forbeholdt ham som øverste leder. Den dag i dag går det frasagn om hans faste bord i kantinen, hvor ingen andre fikk sette seg. Da jaget kantinedamen dem. Han hadde ord på seg for å være arrogant, men de som ble nærmere kjent med ham, kan fortelle om en mild og varm person. Flere har framhevet hans evne til å lytte til medarbeidere og fagkomiteer, og at han raskt fattet sakens kjerne og dens løsning. Måten han ledet NTNFs utvalg for vannrensing på, vitner om en effektiv formann som presenterte sakene på en måte som ikke inviterte til lange diskusjoner. Men kanskje var det ikke så lett for dem som ikke var enige med ham.

Karl Olsen er en vegdirektør som har satt spor etter seg. Han representerte noe nytt, og er et forståelig valg fra politikernes side. Gjennom vegplanene, som ble en forløper for Norsk Transportplan, fikk politikerne et omforent grunnlag for beslutninger om vegbygging. Planene var flere store skritt i riktig retning for å få slutt på «min veg-politikken». Helt bra ble det fortsatt ikke. Men det var et svar på oppdraget han fikk av Bratteli. Fortsatt er vegbygging preget av distriktpolitiske hensyn.

I Olsens tid som vegdirektør ble tallet på motorkjøretøyer tredoblet og trafikken nesten firedoblet. Vegnettet ble utbedret og utvidet i stor målestokk, og vi fikk asfalt på vegene. Han var med på å



Fra begynnelsen av 1960-årene bodde Karl Olsen med familie i dette huset på Høvik. Etter hans død ble huset solgt. (Foto utlånt av Marianne og Vibeke Riddervold)

videreutvikle Statens vegvesen som trafikketat.⁸⁸

Karl Olsen døde 19 år etter at han ble pensjonist. Den første tiden var han tilknyttet Veglaboratoriet. Hva han arbeidet med der er noe uvisst, utover det å skrive om sine erfaringer som vegdirektør. Han hadde god helse, inntil han ble syk, kom på sykehus og døde der i 1999. Hans kone, Lillemor, døde 6 år før ham.

Vi bør også ha i minne at han som 37-åring søkte embetet, og ønsket om å bli vegdirektør kan ha preget tankegangen hans fram til han tiltrådte 14 år senere. Hans visjon om seg selv som øverste leder av Statens vegvesen, og hvordan han ville utøve rollen, kan ha ført til at han arbeidet målrettet med dette for øye

på flere fronter. De 16 årene han arbeidet i Bærum kommune brukte han godt. Han hadde opparbeidet et stort og verdifullt nettverk, som han var innstilt på å vedlikeholde også etter at han ble øverste leder av Statens vegvesen. Olsen kombinerte et eksternt perspektiv med erfaring fra etaten, dessuten hadde han ifølge han selv, fulgt godt med Vegvesenet fra utsiden. Han var den vegdirektøren etaten trengte på dette tidspunktet. Tiden hadde dessuten arbeidet for ham. Det politiske klima gjorde det lettere for ham å lykkes på 1960- og 70-tallet, enn om han hadde blitt vegdirektør i 1948. Da hadde det vært vanskeligere å skaffe seg allierte og øve press mot regjeringens politikk med lave vegbevilgninger.

KILDER

Bjørnland, D. (1989): Veggen og samfunnet. Oslo, Cappelen forlag.

Bjørnland, D. (2003): Fra bygging til planlegging – det store hamskiftet i Statens vegvesen på 60-tallet. I Årbok for Norsk vegmuseum.

Bjørnland, D. (2021): Paradigmeskiftet i norsk samferdsel på 1960-tallet: forutsetning og praksis. Upublisert notat. 8 sider.

Boge, K. (2012): Stamvegpolitikk i Norge, Sverige og Danmark etter andre verdenskrig. I årbok for Norsk vegmuseum.

Brendell, L. red. (1972): Norges apotek og deres innehavere. Bind VII. Utgitt av Norges Apotekerforening, Oslo.

Baalsrud, K. (1996): Et bidrag til NIVAs historie. Tilbakeblikk over perioden 1955-1981.

Dagsavisen 8. november 2011 s. 22-23. Intervju med Kari Riddervold.

Forsvarets Forum nr. 22 november 2000.

Frydenlund, T. E. (2020). Epost datert 24. februar.

Hegdalstrand, K. (1986): Intervju av Karl Olsen mai og juni 1986. Utskrift fra Vegvesenets minneinnsamling. 69 sider.

Hegdalstrand, K. (1988): Fra kjerreveg til vegplan – vegingeniøren forteller. Fåberg, Statens vegvesen Norsk vegmuseum.

Hegdalstrand, K. (1995): Men arbeidet måtte gå. Vegfolk forteller om krig og okkupasjonsår. Fåberg, Statens vegvesen Norsk vegmuseum.

Hegdalstrand, K. (1996): Vegfolk forteller. Vegvesenets Minneinnsamling. Innholdsfortegnelse. Fåberg, Statens vegvesen Norsk vegmuseum.

Haaland, K. (2016): intervju 20. desember.

Juul Møller, T. red. (1955): Studentene fra 1930. Oslo.

Knutsen, S. og K. Boge (2005): Norsk vegpolitikk etter 1960 – stykkevis og delt? Oslo, Cappelen Akademiske Forlag.

Lahlum, H. O. (2019): Reiulf Steen. Historien, triumfene og tragediene. Oslo, Cappelen Damm.

Larsson-Fedde, T. (1976): Farsund 1. Tropp 50 år. 1926 – 1976. Farsund, Farsunds Avis.

Levik, K. (2016): Min tid i Vegvesenet. I Årbok for Norsk vegmuseum.

Levik, K. (2016): Intervju 20. desember.

Lindegaard, K. (2019). E-post datert 4. oktober.

Lorentzen-Styr, B. (2021): SMS 10. juni.

Lorentzen-Styr, J. (2021): Telefonisk intervju 13. april.

Lærum, O.D. (2015): Ingeniøren & eventyret. Kom forlag.

Lærum, O. D. (2018): Vegingeniør i Midt-Østen, Etiopia og Norge. I årbok for Norsk vegmuseum.

Nagel, O. (1950): Det norske vegvesens historie. Bind III. Arbeidernes Aktietrykkeri.

Norsk Vegtidsskrift 1962 nr. 4 s. 49.

Nygaard, P. (2014): Store drømmer og harde realiteter. Vegbygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960. Oslo, Pax forlag.

Olsen, K. (1944): Betongens kornsammensetning. Meddelelser fra veidirektøren nr. 2 s. 13-15.

Olsen, K. (1946): Kurveutforming. Meddelelser fra Veidirektøren nr. 6 s. 74-79.

Paulsrud, G. (1996): Vegvesenets arbeidsoppgaver og organisasjon over en 350-års periode. I årbok for Norsk vegmuseum.

Paulsrud, G. (2021): Intervju 19. april.

Paus, H.W. (1962): Norges vegdirektører og vegsjefer. 2. og revidert utgave. Oslo.

Refsdal, G. (2020): Epost datert 17. februar.

Refsdal, G. (2020): Epost datert 9. mars.

Riddervold, M. (2021): Intervju 9. juni.

Riddervold, V. (2021): Intervju 9. juni.

Riddervold, V. (2021): E-post 18. juni.

Røed, A.C. (2014): «Christian Wilhelm Bergh – Norges første vegdirektør». I årbok for Norsk vegmuseum.

Røed, A.C. (2016): «Hans Hagerup Krag – VEGDIREKTØREN. Heller en tarvelig vei enn ingen vei». I årbok for Norsk vegmuseum.

Røed, A.C. (2017): «Andreas Baalsrud – Vegingeniør til fingerspissene». I årbok for Norsk vegmuseum.

Røed, A.C. (2018): «Andreas Baalsrud - Tysker-vennlig eller motstandsmann?». I årbok for Norsk vegmuseum.

Røed, A.C. (2019): «Arne Olai Korsbrekke - Vegdirektøren med lang erfaring». I årbok for Norsk vegmuseum.

Røed, A.C. (2020): «Thomas Offenbergs Backer. En forsiktig vegdirektør i en vanskelig tid». I årbok for Norsk vegmuseum.

Sandelién, S. (2017): Intervju 31. januar.

Skari, B.M. (1995): Norges vegdirektører og vegsjefer 1970-94. Tillegg til 2. utgave av 1962. Oslo, Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Smeby, T. (2017): Intervju 22. februar.

Statens vegvesen (1963): Referat fra vegsjefmøtet 21.–23. mars. Oslo.

Steen, R. (2000): Jordskjelv. Tiden Norsk Forlag.

Søfteland, O. (2021): E-post 3. mai.

Søfteland, O. (1999): Nekrolog over Karl Olsen i Aftenposten 5. mars s. 10.

Torpp, O. A. B. (u. å.): Upublisert håndskrevet manuskript. Maskinskrevet av Bente Torpp januar 2019 og overlevert Norsk vegmuseum. 36 sider.

Vegen og Vi (1980): Et moderne vegnett binder lan-

det sammen. Etter 18 år med Karl Olsen. Nr. 6 s. 2-4.

Ødegaard, L. J. (2021): Telefonisk intervju 7. juli.

Østby, P. (1995): Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet. STS rapport nr. 24. Trondheim. Universitetet i Trondheim, Senter for teknologi og samfunn.

Østby, P. (2004): «Bilalderens eksperter». I årbok for Norsk vegmuseum.

NOTER

1: Paus 1962 s. 40

2: Ødegaard 2021

3: Larsson-Fedde 1976 s. 3-7

4: Ødegaard 2021

5: Riddervold M. og V. 2021

6: <https://media.digitalarkivet.no/view/39539/63>

7: <https://www.digitalarkivet.no/view/15/pa0000000574953>

8: <https://www.nb.no/items/92c0c0e123b012b66af0d18d34082177?page=359&searchText=%22carola%20johanssen%22> <https://www.nb.no/items/b2a2cd10c51a9808be53ed86d6c60a4f?page=155&searchText=%22carola%20johanssen%22>

9: Juul Møller 1955 s. 278

10: Lorentzen-Styr, B. 2021

11: Forsvarets Forum nr. 22 november 2000 s. 25

12: Brendell, L. 1972 s. 251

13: Riddervold, M. og V. 2021, Dagsavisen 2011 s. 22-23

14: Torpp u.å. s. 13

15: Skari 1995 s. 100

16: Olsen 1944 s. 13-15

17: Hegdalstrand 1988 s. 58, Olsen 1946 s. 74-79, Røed 2019 s. 172

18: Hegdalstrand 1988 s. 58

19: Røed 2018 s. 96, 113

20: Hegdalstrand 1988 s. 58

21: Nygaard 2014 s. 314

22: Hegdalstrand 1986 s. 15-18

23: Nygaard 2014 s. 243

24: Østby 2004 s. 183-184, Karl

Olsen ble NIF-president i 1952, og ikke i 1956 slik Østby oppgir

25: Hegdalstrand 1988 s. 59

26: Nygaard 2014 s. 242

27: Nygaard 2014 s. 275

28: Hegdalstrand 1988 s. 60

29: Østby 1995 s. 239

30: Baalsrud 1996 s. 9-16, 28, 38

31: Skari 1962 s. 100

32: Nygaard 2014 s. 276

33: Røed 2020 s. 147

34: Nygaard 2014 s. 314

35: Røed 2014 s. 52-53

36: Røed 2016 s. 111

37: Knutsen og Boge 2005 s. 80-82

38: Østby 1995 s. 275-276

39: Norsk Vegtidsskrift 1962 nr. 4 s. 49

40: Hegdalstrand 1986 s. 30-33

41: Statens vegvesen 1963 s. 9, 102

42: Hegdalstrand 1986 s. 38

43: Hegdalstrand 1988 s. 62-64

44: Hegdalstrand 1988 s. 61-62

45: Lærum 2015 s. 164-167

46: Hegdalstrand 1988 s. 64-65

47: Knutsen og Boge 2005 s. 41-42, 52, 165

48: Bjørnland 1989 s. 220-221

49: Knutsen og Boge 2005 s. 51-52

50: Hegdalstrand 1988 s. 58

51: Knutsen og Boge 2005 s. 85-88

52: Knutsen og Boge 2005 s. 47, 91

53: Bjørnland 1989 s. 239

54: Knutsen og Boge 2005 s. 90

55: Knutsen og Boge 2005 s. 29, 78, 94-95, 99, 107, 110, 115, 154

56: Knutsen og Boge 2005 s. 111, 143-149, 260, 355, 380-381

57: Veggen og Vi 1980 s. 2

58: Hegdalstrand 1988 s. 65-69

59: Østby 1995 s. 454

60: Knutsen og Boge 2005 s.108, 121

61: Steen 2000 s. 53

62: Bjørnland 1989 s 247, Bjørnland 2021 s. 4

63: Knutsen og Boge 2005 s. 167

64: Boge 2012 s. 157-159

65: Nagel 1950 s. 105

66: Nygaard 2014 s. 64-74,154, Knutsen og Boge 2005 s. 189,191, 195-201, 322, Hegdalstrand 1986 s. 50-52

67: Knutsen & Boge 2005 s. 122

68: Haaland 2016

69: Sandelién 2017

70: Levik 2016 s. 134-136

71: Smeby 2016

72: Lindegaard 2019

73: Søfteland 2021

74: Lærum 2015 s. 164-167

75: Paulsrud 2021

76: Refsdal, 2020

77: Lorentzen-Styr, J. 2021

78: Riddervold, M. og V. 2021

79: Frydenlund 2020

80: Levik 2016 s. 135-136

81: Paulsrud 2021

82: Lærum 2015 s. 164, 166

83: Riddervold, M. og V. 2021

84: Riddervold M. og V. 2021

85: Paulsrud 2021

86: Riddervold, V. 2021

87: Knutsen & Boge 2005 s. 121

88: Søfteland 1999